Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/5779

07. 10. 96

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Rudolf Bindig, Marion Caspers-Merk, Karin Rehbock-Zureich, Brigitte Adler, Hans Martin Bury, Peter Conradi, Peter Dreßen, Gernot Erler, Annette Faße, Monika Ganseforth, Angelika Graf (Rosenheim), Dr. Liesel Hartenstein, Dr. Barbara Hendricks, Lothar Ibrügger, Brunhilde Irber, Klaus Kirschner, Nicolette Kressl, Konrad Kunick, Klaus Lennartz, Dr. Christine Lucyga, Heide Mattischeck, Dr. Jürgen Meyer (Ulm), Siegmar Mosdorf, Doris Odendahl, Günter Oesinghaus, Reinhold Robbe, Siegfried Scheffler, Bodo Seidenthal, Wieland Sorge, Jörg Tauss, Siegfried Vergin, Ute Vogt (Pforzheim), Hans Georg Wagner, Dr. Konstanze Wegner, Reinhard Weis (Stendal), Matthias Weisheit, Berthold Wittich

Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufs zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz

Das zwischen den Verkehrsministern von Deutschland und der Schweiz am 6. September 1996 in Lugano unterzeichnete Abkommen zur „Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufs zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz" hat für den Ausbau der Schieneninfrastruktur im Südwesten Deutschlands erhebliche Auswirkungen. In weiten Teilen bleibt die Vereinbarung hinter den Erwartungen zurück, welche vom Land Baden-Württemberg und den beteiligten Regionen und Kreisen seit Jahren diskutiert und gefordert worden sind. Aus den beteiligten Regionen und vom Land Baden-Württemberg hat es deshalb kritische Stellungnahmen zu diesem Abkommen gegeben, welches sichtlich nicht mit den beteiligten Bundesländern und Regionen abgestimmt worden ist. Eine ähnliche Kritik gibt es auch in der Schweiz, wo die Kantone der Nordostschweiz vorher nicht konsultiert worden sind. Die Vereinbarung enthält zudem keine konkreten Zeitangaben zur Realisierung der geplanten Vorhaben, und sie ist offensichtlich auch nicht mit der Finanzplanung abgestimmt.

Um den Sachverhalt weiter aufzuklären und die Möglichkeiten für Nachverhandlungen abzuklären, stellen wir folgende Fragen:

1. Welchen Rechtsstatus und welche Verbindlichkeit hat das Abkommen?

   Welches sind die in Artikel 6 Abs. 1 genannten „erforderlichen Verfahren", damit diese Vereinbarung in Kraft treten kann?

2. Sind die Bundesländer Baden-Württemberg und Bayern vor Abschluß des Abkommens konsultiert worden, damit sie ihre Vorstellungen mit einbringen konnten?

   Wenn nein, warum nicht?

3. Welche Zeitplanung zur Realisierung der in Artikel 2 Abs. 2 a genannten Ziele des Abkommens für Maßnahmen „auf deutscher Seite" besteht, und bis wann sollen die Ziele von Artikel 2 Abs. 2 b „auf schweizerischer Seite" realisiert werden?

   Ist durch diese Zeitplanung sichergestellt, daß die Rheintalbahnstrecke vor dem Jahr 2020 realisiert wird?

4. Welche Kosten werden für die in Artikel 2 Abs. 2 a genannten Projekte veranschlagt, und wie ist die Realisierung in die Finanzplanung des Bundesministers für Verkehr eingebaut?

   Inwieweit sind der Schienenwegeausbauplan und der Dreijahresplan Schiene Grundlage der Finanzplanung?

5. Wer wird die konzeptionellen Vorarbeiten für die Planungen für das in Artikel 2 Abs. 2 c genannte Projekt eines zweigleisigen Ausbaus der Hochrheinstrecke so weit vorantreiben, daß darüber eine „spätere Vereinbarung" getroffen werden kann?

6. Welche Funktion soll die Hochrheinstrecke zukünftig haben?

   Soll sie eine Entlastungsstrecke für die NEAT werden, und wie steht es um die Pläne ihrer Elektrifizierung?

7. Welche Strecke ist gemeint, München—Memmingen—Lindau oder München—Kempten—Lindau, wenn in dem Abkommen von der Achse München—Zürich gesprochen wird (Artikel 2 Abs. 3)?

8. Welche „punktförmigen Linienverbesserungen" sollen auf der Strecke Stuttgart—Zürich vorgenommen werden (Artikel 3), die im Güterverkehr die Funktion einer regionalen Entlastungsstrecke zur NEAT mit Erschließungsfunktion für die Ostschweiz und Süddeutschland bekommen soll?

9. Welche „punktförmigen Linienverbesserungen" sollen zwischen München—Lindau—Zürich bis wann vorgenommen werden, und soll die Strecke durchgehend elektrifiziert werden?

   Wenn nein, warum nicht?

10. Warum wird die Strecke Ulm—Friedrichshafen—Lindau nicht als „regionale Entlastungsstrecke" in dem Abkommen genannt, obwohl der Bundesminister für Verkehr sie in seiner Rede zur Unterzeichnung erwähnt hat und diese Strecke auch ausdrücklich im Bundesschienenwegeausbaugesetz unter den „länderübergreifenden Projekten" genannt worden ist, welche „eine über den nationalen Rahmen hinausgehende Bedeutung" haben und zu deren Ausbau eine „Vereinbarung mit den jeweils betroffenen Nachbarländern" erforderlich ist?

11. Welche Aufgabe soll die Strecke Ulm—Friedrichshafen—Lindau—A/CH im Konzept des grenzüberschreitenden Güterverkehrs D/A/CH bekommen?

12. Welche Funktionen im grenzüberschreitenden Personenverkehr sollen die Strecken Stuttgart—Zürich, Ulm—Friedrichshafen—Lindau—A/CH und München—Lindau—A/CH bekommen?

13. Welche Funktion soll im Gesamtkonzept des grenzüberschreitenden Verkehrs D/CH der Eisenbahnübergang Konstanz/Kreuzlingen haben?

14. Welche „punktförmigen Linienverbesserungen" sollen an der Strecke zwischen Ulm—Friedrichshafen—Lindau bis wann vorgenommen werden, und soll die Strecke durchgehend elektrifiziert werden?

    Wenn nein, warum nicht?

15. Wer soll in welcher Weise an dem Konzept „einer denkbaren Bündelung" von Zügen zwischen Stuttgart bzw. München und Zürich über Ulm (Artikel 3) weiterarbeiten, damit dieses Konzept so weit konkretisiert werden kann, daß später über dieses Vorhaben entschieden werden kann?

16. In welcher Weise ist das deutsch-schweizerische Abkommen mit der Republik Österreich und dem Land Vorarlberg im Hinblick darauf abgestimmt, daß die Zulaufstrecken zur NEAT im östlichen Bereich des Bodensees durch Vorarlberg laufen?

    Welche Ausbaumaßnahmen sind im Land Vorarlberg vorgesehen, und in welcher Weise sind die deutschen und österreichischen Planungen verknüpft?

17. Warum soll der Lenkungsausschuß, welcher zur Behandlung von Fragen der Umsetzung der Vereinbarung eingesetzt werden soll, nur aus Vertretern der jeweiligen Bundesministerien zusammengesetzt werden, und warum werden nicht Vertreter der beteiligten Bundesländer und Kantone hinzugezogen, welche von dem Abkommen betroffen sind?

18. Welche Möglichkeiten zu Nachverhandlungen und Ergänzungen dieses Abkommens bestehen, um noch vor dem Inkrafttreten nach Artikel 6 Abs. 1 des Abkommens notwendige Ergänzungen und Verbesserungen vornehmen zu können?

Bonn, den 7. Oktober 1996

Rudolf Bindig
Marion Caspers-Merk
Karin Rehbock-Zureich
Brigitte Adler
Hans Martin Bury
Peter Conradi
Peter Dreßen
Gernot Erler
Annette Faße
Monika Ganseforth
Angelika Graf (Rosenheim)
Dr. Liesel Hartenstein
Dr. Barbara Hendricks
Lothar Ibrügger
Brunhilde Irber
Klaus Kirschner

Nicolette Kressl
Konrad Kunick
Klaus Lennartz
Dr. Christine Lucyga
Heide Mattischeck
Dr. Jürgen Meyer (Ulm)
Siegmar Mosdorf
Doris Odendahl
Günter Oesinghaus
Reinhold Robbe
Siegfried Scheffler
Bodo Seidenthal
Wieland Sorge
Jörg Tauss
Siegfried Vergin
Ute Vogt (Pforzheim)
Hans Georg Wagner
Dr. Konstanze Wegner
Reinhard Weis (Stendal)
Matthias Weisheit
Berthold Wittich

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333